Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/2037

22. 03. 88

Sachgebiet 9234

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Haar, Daubertshäuser, Adler, Antretter, Bachmaier, Bamberg, Bindig, Dr. von Bülow, Conradi, Dr. Däubler-Gmelin, Dr. Dobberthien, Erler, Ewen, Faße, Hämmerle, Dr. Hartenstein, Hasenfratz, Huonker, Ibrügger, Kirschner, Kretkowski, Dr. Niese, Odendahl, Pauli, Purps, Roth, Schäfer (Offenburg), Dr. Scheer, Dr. Soell, Dr. Spöri, Weisskirchen (Wiesloch), Dr. Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 11/1936 —

Ausbau der S-Bahn Stuttgart

Der Bundesminister für Verkehr – E 22/00.02.11/3 BM88 – hat mit Schreiben vom 21. März 1988 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkungen

Zum Ausbau der S-Bahn im Mittleren Neckarraum haben das Land Baden-Württemberg und die Deutsche Bundesbahn am 3. Dezember 1968 ein Rahmenabkommen abgeschlossen, in dem das Grundnetz dieser S-Bahn festgelegt worden ist. Zur Realisierung dieses Grundnetzes haben das Land und die Deutsche Bundesbahn drei Ausführungsverträge geschlossen. Mit Ausnahme der Strecke Stuttgart-Rohr – Flughafen, deren Ausbau durch in der Vergangenheit immer wieder neue Planungsvorstellungen der Stadt Leinfelden-Echterdingen verzögert wurde, ist das S-Bahn-Grundnetz im Mittleren Neckarraum bereits in Betrieb.

Der Bund ist grundsätzlich bereit, Ergänzungen dieses Grundnetzes zuzustimmen, wenn

- der Nachweis geführt wird, daß die Maßnahme volkswirtschaftlich sinnvoll ist (Untersuchung nach den Standardisierten Bewertungskriterien);
- ein anderes Verkehrssystem (z. B. Buszubringer/Eilzugangebot) die Aufgabe nicht ebensogut lösen kann;
- das Land für die Realisierung die Initiative ergreift;

— die Deutsche Bundesbahn von den Kosten der Infrastruktur freigestellt wird (Bund kann bis 60 % der zuwendungsfähigen Kosten übernehmen; Land/Kommunen tragen 40 % sowie 7 % der zuwendungsfähigen Kosten als Zuschuß zu den nichtzuwendungsfähigen Planungs- und Bauaufsichtskosten);

— sichergestellt ist, daß dem Bund und der Deutschen Bundesbahn durch die Maßnahme keine neuen Folgekosten entstehen.

Der Bundesminister für Verkehr wird die Deutsche Bundesbahn erst dann bitten, die Planungen aufzunehmen, wenn jeweils zuvor nachgewiesen ist, daß die beabsichtigte Netzergänzung volkswirtschaftlich sinnvoll ist.

Das S-Bahn-Netz im Mittleren Neckarraum wird von der Deutschen Bundesbahn im Rahmen des Stuttgarter Verkehrs- und Tarifverbundes betrieben. Den Gremien der Stuttgarter Verkehrs- und Tarifverbund GmbH obliegt die Gestaltung des Angebotes unter Berücksichtigung der verkehrlichen Bedürfnisse und der wirtschaftlichen Auswirkungen.

1. Sind über die von der Deutschen Bundesbahn in Auftrag gegebenen 25 S-Bahn-Züge, die 1989 ausgeliefert werden sollen, weitere Fahrzeugbeschaffungen geplant?

Nein.

2. Werden nach Auslieferung dieser 25 S-Bahn-Züge derzeit in Stuttgart stationierte sonstige S-Bahn-Züge zur Bedarfsdeckung in anderen Verbundräumen abgezogen?

Von den 25 neuen ET 420-Triebzugeinheiten, die in Stuttgart stationiert werden, sind 13 als Austausch für dann abzuziehende ältere Fahrzeuge vorgesehen.

3. Wie viele S-Bahn-Züge sind derzeit in Stuttgart stationiert, und wie wird sich dieser Bestand in den nächsten Jahren entwickeln?

Derzeit sind 101 ET 420-Triebzugeinheiten in Stuttgart stationiert. Im Sommer 1988 werden 2 und im Sommer 1990 weitere 10 Triebzugeinheiten hinzukommen, so daß die Gesamtzahl dann 113 Triebzugeinheiten betragen wird.

4. Wie hoch ist der Zusatzbedarf an S-Bahn-Zügen im Verkehrsverbund Stuttgart

a) zur Einführung eines 15-Minuten-Taktes, um so die derzeit qualvolle Enge in Verkehrsspitzenzeiten zu vermeiden,

b) bei Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke Stuttgart-Rohr – Flughafen Echterdingen,

c) bei Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke Böblingen – Herrenberg?

Zu a)

Der Zusatzbedarf für die Einführung eines 15-Minuten-Taktes wird z. Z. noch von der DB untersucht.

Zu b)

Bei Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke Stuttgart-Rohr – Flughafen Echterdingen sind einschließlich Instandhaltungsreserve (1 Triebzugeinheit) voraussichtlich zusätzliche 10 ET 420-Triebzugeinheiten erforderlich.

Zu c)

Bei Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke Böblingen – Herrenberg sind voraussichtlich zusätzliche 2 ET 420-Triebzugeinheiten erforderlich.

5. Wie hoch wären die jeweiligen Baukosten bei einer Ergänzung des S-Bahn-Netzes um die Strecken

   a) Bietigheim/Bissingen – Vaihingen/Enz,
   b) Plochingen – Kirchheim (Teck),
   c) Plochingen – Göppingen – Geislingen/Steige,
   d) Marbach – Backnang,
   e) Backnang – Murrhardt?

6. Wie hoch wäre das zu erwartende Reisendenaufkommen auf den einzelnen o. g. Strecken?

7. Welche zusätzlichen Betriebskosten und welche zusätzlichen Betriebseinnahmen würden bei der Deutschen Bundesbahn bei Aufnahme des S-Bahn-Betriebes auf den einzelnen o. g. Strecken entstehen?

Angaben über Baukosten, zusätzliches Reisendenaufkommen und zusätzliche Kosten und Erträge für einzelne Netzergänzungen kann der Bundesminister für Verkehr erst machen, wenn ihm aufgrund eines Planungsauftrages hierfür prüffähige Unterlagen vorliegen.

Für keine der in Frage 5 angesprochenen Netzergänzungen wurde der Bundesminister für Verkehr jedoch bisher gebeten, einen Planungsauftrag zu erteilen. Für eine S-Bahn-Verlängerung von Plochingen nach Kirchheim (Teck) liegt eine im Auftrag des Landkreises durchgeführte Untersuchung nach den „Standardisierten Bewertungskriterien" vor, nach der diese S-Bahn-Verlängerung volkswirtschaftlich vertretbar ist. Dieser Untersuchung liegen Infrastrukturkosten zwischen 110 und 146 Mio. DM zugrunde und ein Reisendenaufkommen von 3 500 pro Tag je Richtung. Eine Folgekostenrechnung (Wirtschaftlichkeitsberechnung) kann erst auf der Grundlage einer konkreten Planung im Rahmen eines Planungsauftrages erstellt werden.

8. Steht der Kabinettsbeschluß der Bundesregierung vom 23. November 1983, wonach dem Bund und der DB durch den Bau neuer S-Bahnen in den Ballungsräumen keine neuen Folgekosten entstehen dürfen, dem weiteren Ausbau der S-Bahn Stuttgart entgegen?

Die Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn vom 23. November 1983 stehen dem Bau neuer S-Bahnen grundsätzlich nicht entgegen. Wie eine Erweiterung der S-Bahn Stuttgart zu beurteilen ist, kann erst nach Vorlage der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der einzelnen Vorhaben gesagt werden.

9. In welchem Umfang werden sich Land, Landkreise und Gemeinden an den Betriebskosten der geplanten S-Bahn-Strecke Böblingen – Herrenberg beteiligen?

Das Land Baden-Württemberg hat sich bei den Verhandlungen auf Arbeitsebene bereit erklärt, die sich aus der Investitionsrechnung Böblingen – Herrenberg ergebenden Belastungen und Risiken des Wirtschaftsergebnisses der Deutschen Bundesbahn durch eine einmalige Zahlung von 29 Mio. DM abzulösen. Die Aufteilung dieses Betrages zwischen dem Land und seinen Gebietskörperschaften fällt nicht in die Entscheidung des Bundes.

10. Von Beteiligungen des Landes, der Landkreise und Gemeinden in welcher Höhe will der Bund seine Zustimmung zum Bau der S-Bahn-Strecken

a) Bietigheim/Bissingen – Vaihingen/Enz,
b) Plochingen – Kirchheim (Teck),
c) Plochingen – Göppingen – Geislingen/Steige,
d) Marbach – Backnang,
e) Backnang – Murrhardt

abhängig machen?

Der Bund macht die Zustimmung zum Bau neuer S-Bahn-Strekken davon abhängig, daß dem Bund und der Deutschen Bundesbahn keine neuen Folgekosten entstehen.

11. Wann ist mit der Aufnahme konkreter Verhandlungen des Bundes mit dem Land Baden-Württemberg über den Ausbau der S-Bahn Stuttgart zu rechnen?

Initiativen für Maßnahmen zum Ausbau von S-Bahn-Systemen müssen vom jeweiligen Land ausgehen. Dieses bestimmt damit auch den Zeitpunkt, wann solche Verhandlungen aufgenommen werden.

12. Welche Strecken haben dabei nach Auffassung des Bundes Priorität?

Die Prioritäten für einzelne S-Bahn-Strecken – soweit sie die grundsätzlichen Voraussetzungen für einen Ausbau erfüllen – legt das jeweilige Land im Einvernehmen mit der Deutschen Bundesbahn fest.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333